

Freeway to China (Version 2, for Liverpool), 1998–99

Schnellstraße nach China (Version 2, für Liverpool)

Einführung

Als ich die Einladung erhielt, an der Liverpool Biennale 1999 teilzunehmen, war ich unmittelbar darauf bedacht, mit den dortigen Dockarbeitern eine Kollaboration zu beginnen. Bei ihrem zweijährigen, zumeist unbeachtet gebliebenen Kampf gegen die Massenentlassungen im Hafen waren bereits viele der Themen angeklungen, die den Protest gegen die Globalisierung der Konzerne und den Neoliberalismus bestimmen. Ich hatte schon zuvor an der Westküste der USA, in Los Angeles und Seattle, mit Hafenarbeitern zusammengearbeitet und ihnen auch Ken Loachs Film über die Kämpfe in Liverpool, *The Flickering Flame*, gezeigt. Einige Zeit später, und wieder im öffentlichen Rahmen, beteiligte ich mich bei einem Australienbesuch 1998 an den Protesten entlassener Dockarbeiter. In Liverpool ging es vor allem darum, den lokalen Charakter der Geschehnisse von 1995 bis 1997 einzufangen. Ich kam im Juli 1999 in England an, genau zu dem Zeitpunkt, als auf Channel 4 der Film *Dockers* ausgestrahlt wurde. Die Dockarbeiter und ihre Familien hatten sich nach dem verlorenen Kampf um die Erhaltung ihrer Küstenexistenz in Drehbuchautoren und Medienexperten verwandelt. Sie hatten begonnen, sich Gedanken über Fragen der Bedeutung oder der Rolle des Publikums zu machen – Gedanken, wie man sie im Allgemeinen eher Künstlern und professionellen Autoren zubilligt. Meine Einladung an den Liverpools Fotografen Dave Sinclair, den Galerieraum der Open Eye Gallery mit mir gemeinsam zu bespielen, trug einerseits der zeitlichen Distanz Rechnung, die zwischen den Dockprotesten und ihren Folgeentwicklungen lag. Andererseits zielte sie auf einen Dialog zwischen meiner eher globalen Perspektive von maritimen Auseinandersetzungen und seinem eher lokalen Engagement, das von einer intimen Kenntnis der Geschichte Liverpools samt den hier entbrannten Kämpfen getragen war. Die zeitliche Distanz zwischen den beiden Werkkomplexen wurde durch die Tatsache unterstrichen, dass meine Fotografien farbig, die von Dave Sinclair aber schwarzweiß waren.

Introduction

When I was invited to participate in the 1999 Liverpool Biennial, I was immediately interested in working with the city's dock workers, whose neglected two-year struggle against a mass sacking embodied many of the key issues of the battle against neoliberalism and corporate globalization. I had already been working with longshore workers on the west coast of the United States, presenting Ken Loach's film on the Liverpool fight, *The Flickering Flame*, to audiences of port workers in Los Angeles and Seattle, and later engaged in an equally public way in the fight of sacked Australian dock workers during a visit there in 1998. In Liverpool, it was especially important to acknowledge the local character of the events of 1995–97. I arrived in July 1999 just as the film *Dockers* was broadcast on Channel 4. The dockers and their families, having lost the economic fight to regain their livelihood on the waterfront, had transformed themselves into screenwriters and media experts, and were beginning to share concerns about meaning and audience usually thought to be the exclusive preoccupation of artists and professional writers. My invitation to Liverpool photographer Dave Sinclair to share the gallery space at Open Eye Gallery with me was predicated on the temporal distance between the dock fight and its aftermath, and on the possibility of a dialogue between my more "global" take on maritime struggles and his intimate and "local" engagement with Liverpool history and the fight as it unfolded. The temporal differences between the two bodies of work were underscored by the fact that my photographs were in color, and Dave Sinclair's in black and white.

Die Zirkulation geht vor im Raum und in der Zeit. Die räumliche Bedingung, die Bringung des Produkts auf den Markt, gehört, ökonomisch betrachtet, in den Produktionsprozeß selbst. Das Produkt ist erst wirklich fertig, sobald es auf dem Markt ist. (...) Ware ist es erst auf dem Markt.

Karl Marx, *Grundrisse*, 1857–58

Will man also herausfinden, warum uns Melville mit Moby Dick in seinen Bann schlug, dann sollte man an den Walfang denken. Und den Walfang als „Grenze“ und „Industrie“ begreifen. Ein Produkt wird gewünscht; die Menschen sollen es bekommen: das ist das große Geschäft. Der Pazifik als Sweatshop.

Charles Olson, *Call Me Ishmael*, 1947

Der Hafen von Los Angeles: Die Türschwelle zum pazifischen Becken

Leitspruch des Hafens von Los Angeles, 1996

Schnellstraße nach China

Mehr und mehr stellt sich das Verhältnis von See und Land als das Gegenteil dessen dar, was es im 19. Jahrhundert bedeutete. Die Produktionsstätten werden mobil, während die Distributionswege zu Routineabläufen erstarren. Fabriken ähneln Schiffen: Sie verändern sich auf sonderbare Weise, sie verkleiden sich und segeln hin und wieder auf Suche nach billigeren Arbeitskräften in die Nacht davon, wobei ihre Beschäftigten entsetzt und arbeitslos am Ufer zurückbleiben. Die Frachtschiffe wiederum ähneln zusehends Lagerhäusern gigantischen Ausmaßes, die den Koordinaten eines unbittlichen Fahrplans gehorchend dahintreiben.

Die maritime Welt von heute trägt wenig anthropomorphe Züge, die Gefühle von Nostalgie oder Vertrautheit aufkommen lassen. Sie gehorcht stattdessen der seriellen Disziplin der „Kiste“. Der Frachtcontainer, jene amerikanische Neuerung aus den Mittfünzigern, der sich die Globalisierung der Industrieproduktion zuallererst verdankt, hat in den Hafenstädten Raum und Zeit verwandelt. Der Container ist der Sarg, in welchem die Macht der Werktätigen ruht; er birgt die Beweismittel, dass die Ausbeutung in irgendwelchen entlegenen Weltgegenden fortgesetzt wird.

Die miteinander verbundenen Häfen von Los Angeles und Long Beach sind die größten Häfen des gesamten ameri-

Circulation proceeds in space and time. Economically considered, the spatial condition, the bringing of the product to the market, belongs to the production process itself. The product is finished only when it is on the market.... Only on the market is it a "commodity."

Karl Marx, *Grundrisse*, 1857–58

So if you want to know why Melville nailed us in Moby-Dick, consider whaling. Consider whaling as FRONTIER, and INDUSTRY. A product wanted, men got it: big business. The Pacific as sweatshop.

Charles Olson, *Call Me Ishmael*, 1947

The Port of Los Angeles: Doorstep of the Pacific Rim

Slogan of the Port of Los Angeles, 1996

Freeway to China

Today the relationship between the sea and the land is increasingly the opposite of what it was in the nineteenth century. Sites of production become mobile, while paths of distribution become fixed and routine. Factories are now like ships: they mutate strangely, masquerade, and sometimes sail away stealthily in the night, in search of cheaper labor, leaving their former employees bewildered and jobless. And cargo ships now resemble buildings, giant floating warehouses shuttling back and forth between fixed points on an unrelenting schedule.

The contemporary maritime world offers little in the way of reassuring and nostalgic anthropomorphism, but surrenders instead to the serial discipline of the *box*.

The cargo container, an American innovation of the mid-fifties, transforms the space and time of port cities, and makes the globalization of manufacturing possible. The container is the very coffin of remote labor power, bearing the hidden evidence of exploitation in the far reaches of the world.

The combined ports of Los Angeles and Long Beach are the biggest in the Americas, and now rank third or fourth in the world in container volume. Massive "public" investments in new rail lines, bridges, and container and coal-export terminals, costing more than three billion dollars, will more than triple the cargo capacity of the port of Los

kanischen Kontinents. Was ihr Fassungsvermögen für Container anbelangt, liegen sie heute an weltweit dritter oder vierter Stelle. „Öffentliche“ Investitionen in Höhe von mehr als drei Milliarden Dollar, die in neue Bahnlinien, Brücken sowie Terminals zur Container- und Kohleverladung fließen, werden die Umschlagskapazität des Hafens von Los Angeles in Zukunft mehr als verdreifachen. Der öffentlichen Kontrolle bleiben diese Infrastrukturprojekte aber weitestgehend entzogen, so wie auch der Hafen selbst unsichtbar bleibt, der in diesem Sinne als Paradebeispiel eines postmodernen Hafens gelten kann: durchtechnisierte Anlagen ungeheuren Ausmaßes, die der Containerverschiffung dienen, erstrecken sich, weit vom Zentrum der Stadt, über ein riesiges Gelände. Niemand käme auf den Gedanken, Los Angeles als Hafenstadt zu bezeichnen. Als Hafen, der nicht nur über eine Gegenwart verfügt, sondern auch einer hoffnungsfrohen Zukunft entgegensieht, der seiner ruhmvollen Vergangenheit aber seltsam indifferent gegenübersteht.

Die Ausbaupläne für den Hafen von Los Angeles beruhen auf einer optimistischen Einschätzung des industriellen Wachstums in Ost- und Südasiens. Die jüngste asiatische Wirtschaftskrise stellt diese Einschätzung in Frage. Mögen sinkende Wechselkurse auch die Hoffnung auf eine exportgestützte „Erholung“ schüren, die dann natürlich auf Kosten der Arbeiter ginge, erzeugt die komplexe Logistik des globalen Systems doch immer neue Hemmnisse oder ökonomische Löcher. Und die Handelsbilanz kippt, sodass viele Container, die aus Los Angeles nach Asien zurückfahren, nichts anderes enthalten als Luft.

Doch ganz unabhängig davon, ob Krise oder Aufschwung herrschen, ist Südchina mit seinen Niedriglöhnen zum bevorzugten industriellen Hinterland des Hafens von Los Angeles geworden. Die wahnhafte (oder zynische) offizielle Verlautbarung, derzufolge die versenkten Schienenwege des neuen Alamedakorridors „700 000 neue Jobs versprechen“ klingt nicht nur hohl, sondern provoziert auch die Frage: „Wo?“

So meinte ein Dockarbeiter aus Los Angeles, als er auf das riesige Bollwerk des Pier 400 blickte, der aus dem Schlamm am Grund des Außenhafens herausgegraben wurde: „Bald werden sie die Container aus China einfach hier rüberfahren.“

Angeles. These infrastructure projects are largely hidden from public scrutiny, and the port remains unrecognized and invisible. In this sense, the port of Los Angeles is the very exemplar of the postmodern port: vast functionalized tracts for container operations built upon ever-expanding landfill, far from the metropolitan center. No one would describe Los Angeles as a maritime city. A port with a present and an optimistic future, but oddly indifferent to its own past.

Plans for Los Angeles port expansion were based on optimistic projections of continued manufacturing growth in East and South Asia. The recent Asian economic crisis has called these projections into question. Falling currencies may raise hopes of export-driven “recovery” on the backs of impoverished workers, but the complex global logistics of the system creates new blockages and economic sinkholes. The balance of trade slips radically, with many containers returning to Asia from Los Angeles holding nothing but air.

Crisis or boom, with its low wages, south China is now a primary industrial hinterland for the port of Los Angeles. The delirious (or cynical) official claim that the sunken rail lines of the new Alameda corridor “promise to create 700,000 jobs” both rings hollow and begs the question: “Where?”

As one Los Angeles dock worker put it, gazing out at the rising bulwark of Pier 400, dredged up from the bottom muck of the outer harbor, “Pretty soon they’ll just drive the containers over from China.”



Blockade 1

In England begann der Angriff auf die gewerkschaftlich organisierten Dockarbeiter 1989 mit Thatchers Aushebelung des National Dock Scheme. Dem ausbeuterischen System der Gelegenheitsarbeit, das doch längst abgeschafft war, wurde damit wieder Tür und Tor geöffnet. In Australien entwickelten sich die Dinge dagegen ganz ohne parlamentarisches Zutun.

Die konservative australische Regierung unter John Howard beschloss 1997, die gesamte Belegschaft gewerkschaftlich organisierter Hafenarbeiter von Sydney bis Freemantle zu entlassen. Diese aggressive Geste steht in direkter Nachfolge zu Reagans Attacke auf die Fluglotsen 1981 und Thatchers Attacke auf die britischen Kohlenminenarbeiter 1985. In

Blockade 1

In Britain, the attack on unionized dock workers began with the Thatcherite dismantling of the National Dock Scheme in 1989, which reopened the door to the exploitative casual labor system of the past. In Australia, by contrast, events unfolded without this preliminary parliamentary groundwork.

The conservative Australian government of John Howard decided in 1997 to sack an entire force of unionized dock workers, from Sydney to Freemantle. This pugnacious gesture emulated Reagan's 1981 attack on air-traffic controllers and Thatcher's 1985 attack on British coal miners. Former special forces troops were secretly trained to operate cargo-handling equipment in Dubai on the



Schnellstraße nach China 1

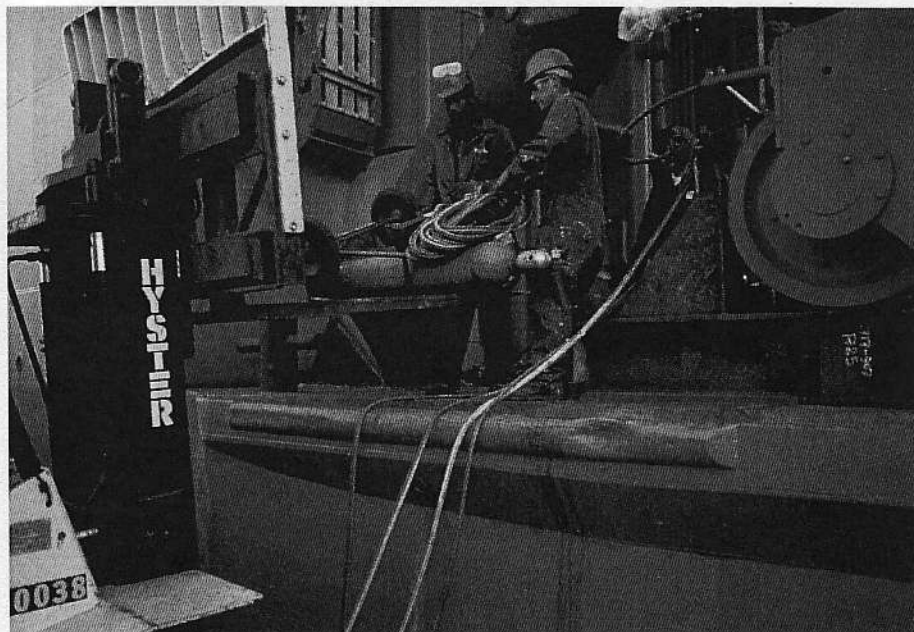
Ein deutscher Ingenieur, der das Abladen neuer Containerkräne vom Schwerlastfrachtschiff *Teal* überwacht.

American President Lines Terminal, Pier 300, Terminal Island, Hafen von Los Angeles, Februar 1997

Freeway to China 1

German engineer supervising the unloading of new container cranes from the heavy-lift cargo ship *Teal*.

American President Lines terminal, Pier 300, Terminal Island, Port of Los Angeles, February 1997

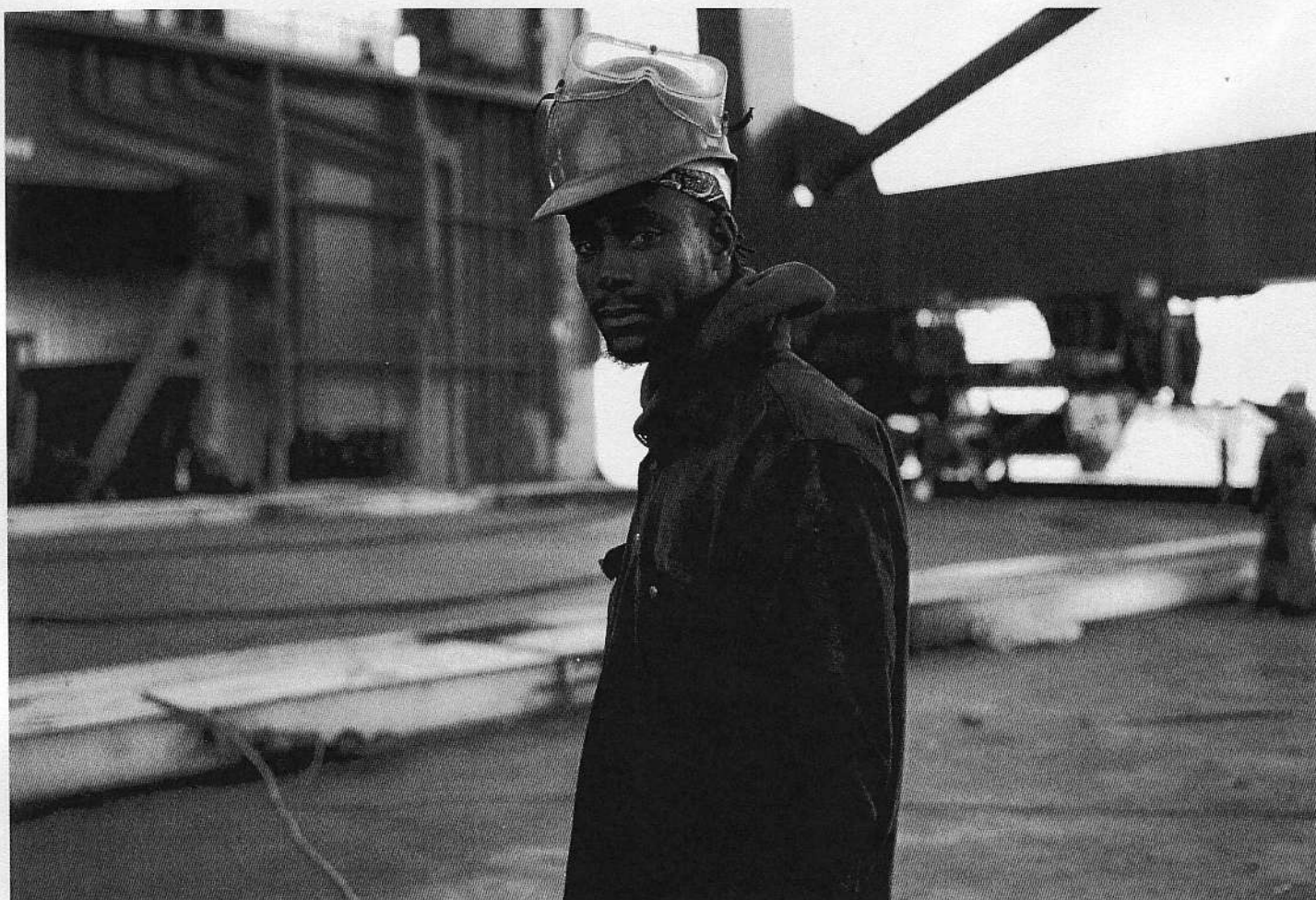


Schnellstraße nach China 3

Mason Davis und ein anderer Arbeiter laden Schweißgaskanister an Bord der *Teal*.

Freeway to China 3

Mason Davis and a co-worker loading welding-gas canisters aboard the *Teal*.

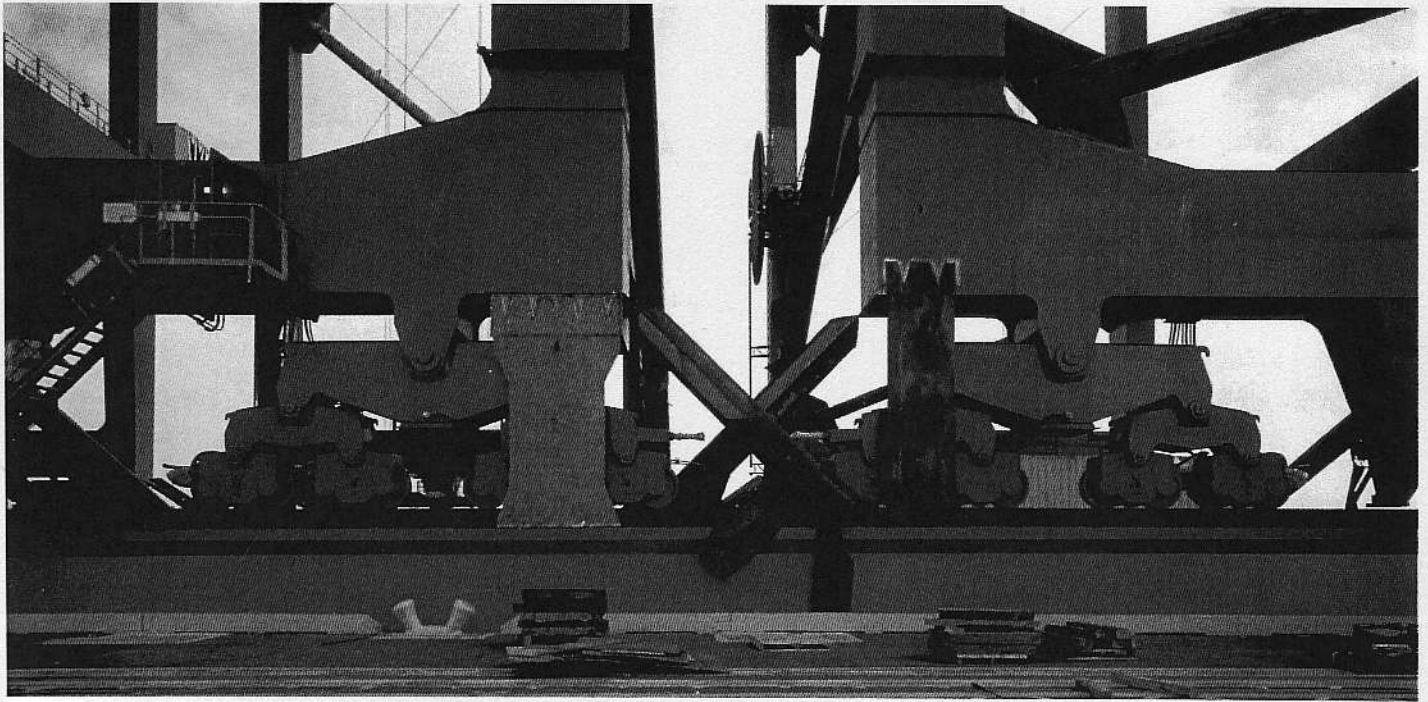


Schnellstraße nach China 2 (Portrait 1)

Mason Davis, Schweißer und gewerkschaftlicher Vertrauensmann beim *Teal/Pier-300*-Projekt. Vormalig war er in der letzten Werft, die Los Angeles geblieben ist, als Maschinistengeselle beschäftigt. Jetzt ist es mit der Werftarbeit im Großen und Ganzen vorbei: „Das ist mein erster richtiger Job seit über einem Jahr.“ Als ich ihn später zu finden versuchte, um ihm einen Abzug dieses Fotos zu geben, erfuhr ich, dass er auf Suche nach einem Job nach New York gegangen ist.

Freeway to China 2 (Portrait 1)

Mason Davis, welder and shipbuilders' union shop-steward on the *Teal/Pier 300* project. Formerly employed as a journeyman machinist at Los Angeles' last remaining shipyard. Now most of the shipyard work is gone: "This is my first real job in over a year." When I try to track him down to give him a print of this photograph, I'm told that he's left town for New York, in search of work.



Schnellstraße nach China 5

Containerkräne, die für die schwierige Ozeanüberquerung an Bord der *Teal* verschweißt und verstrebt werden.

Freeway to China 5

Container cranes welded and braced for the difficult ocean-crossing aboard the *Teal*.

Schnellstraße nach China 4

Die *Teal* am Pier 300 vor Anker, nach Abladen von zweien der vier Kräne, die in Abu Dhabi am Persischen Golf von philippinischen und anderen südasiatischen Arbeitsmigranten gebaut wurden, um dann über den Indischen Ozean und den Pazifik transportiert zu werden. Die *Teal* ist zwar in belgischem Besitz, aber auf den Niederländischen Antillen registriert. Das ist ein weit verbreiteter rechtlicher Trick, der es erlaubt, fremde Crews anzuheuern, die billiger sind.

Orange und Blau sind die utopischen Farben Südkaliforniens: die Farbe des ersten landwirtschaftlichen Exportschlagers der Region und die Farbe des Wasser, das erst gestohlen und dann mittels eines Aquädukts über eine Entfernung von 350 Kilometern geleitet wurde, um eben jenen Exportschlager sprießen zu lassen. Die beiden Komplementärfarben, untrennbar verknüpft mit Kaliforniens gaunerhaften Anfängen, wurden von Unocal aufgegriffen, einem in Los Angeles ansässigen Öligiganten, der heute an einer lukrativen Zukunft in Burma bastelt. Orange ist auch die Farbe von Rost und, eigenartigerweise, von Rostschutzfarbe. Darüber hinaus ist Orange die Farbe des Höllenfeuers, außer bei Milton, der das anders sah. Blau ist die Farbe des Meeres.

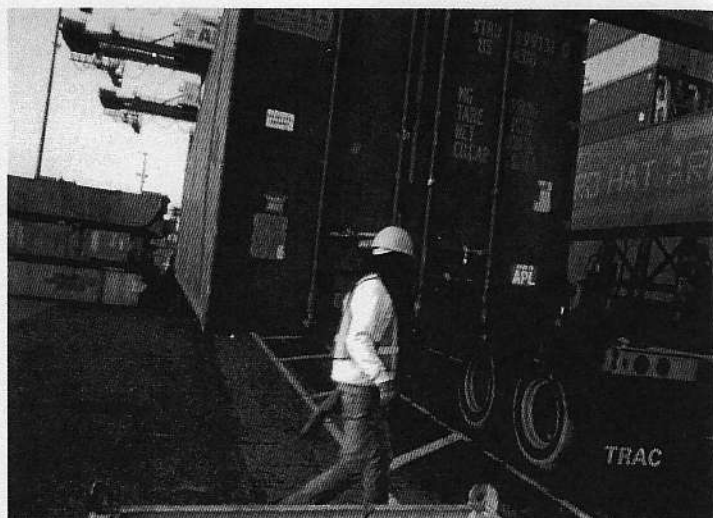
In Liverpool bedeutet die Kombination von Orange und Blau etwas ganz anderes, insbesondere am 12. Juli des Jahres, wenn der Orden der Oranger durch die Straßen marschiert. Die Tate Gallery am Albert Dock zieren Orange und Blau an jedem Tag des Jahres, egal ob es regnet oder die Sonne scheint. Mit dieser Farbenlehre veranschaulicht der Architekt James Sterling, dass die Dinge nun besser laufen als nach den Toxteth-Unruhen von 1981. Und wir sehen uns wieder zurückgeworfen auf den Pop-Optimismus der Swinging Sixties.

Freeway to China 4

The *Teal* berthed at Pier 300 after unloading two of four German cranes transported across the Indian and Pacific Oceans from a construction site in Abu Dhabi on the Persian Gulf, where they were manufactured by Filipino and other South Asian migrant laborers. Belgian-owned, the *Teal* is registered in the Netherlands Antilles, a pervasive legal ruse that permits the hiring of cheaper foreign crews.

Orange and blue are the utopian colors of Southern California, the color of the region's first great agricultural export product and the color of the water stolen and transported two hundred miles by aqueduct to make that product grow. Irrevocably connected to these larcenous beginnings, these complementary colors were adopted by the Los Angeles-based oil giant Unocal, which nowadays builds for a lucrative future in Burma. Orange is also the color of rust, and curiously enough, of rust-resistant paint as well. Orange is also the color of the fires of hell, unless you read Milton, who imagined otherwise. Blue is the color of the sea.

In Liverpool, orange and blue taken together mean different things, especially on July 12, when the Orange Order takes to the streets. At the Tate Gallery on Albert Dock, any day of the year, rain or shine, orange and blue are architect James Stirling's way of saying that things are looking up after the fires of the Toxteth riots of 1981, taking us back, as it were, to the Pop optimism of the swinging sixties.



Schnellstraße nach China 6

Der russische Matrose Yuri Smolin (links) und ein Maat laden Vorräte an Bord der *Teal*. Von der russischen Handelsmarine ausgebildet und ehemals auch beschäftigt, sind die beiden stolz auf ihr ungewöhnliches Schiff, das „wie ein U-Boot“ das Oberdeck fluten kann, um schwimmende Ladung wie Lastkähne und Ölplattformen zu löschen.

Freeway to China 6

Russian sailor Yuri Smolin (left) and a shipmate loading supplies aboard the *Teal*. Trained and formerly employed by the Soviet merchant marine, they are proud of their unusual ship, "like a submarine," capable of submerging its main deck to discharge floating cargo, such as barges and oil platforms.



Unter dem Haken (Triptychon)

Das Abladen von Containern von der *President Adams*, aus Hongkong eingelaufen, am alten American President Lines Terminal.

San Pedro, Hafen von Los Angeles, Dezember 1992



Under the Hook (Triptych)

Offloading containers from the *President Adams*, inbound from Hong Kong, at the old American President Lines terminal.

San Pedro, Port of Los Angeles, December 1992



Porträt 2

Louisa Gratz, die Präsidentin der Gewerkschaft der Hafen- und Lagerhausarbeiter (International Longshore and Warehouse, Local 26). Als artikulierte Interessenvertreterin hat sie sich im letzten Jahrzehnt vehement gegen die Versuche der Unternehmer gewehrt, die gewerkschaftliche Zugehörigkeit zu unterbinden, und ist auch gegen die katastrophale Massenentlassung kurz vor Weihnachten 1991 auf die Barrikaden gegangen, die 350 Arbeiter vom Southern Pacific Railroad Containerterminal in Los Angeles betraf. In einer düsteren Stunde stieß sie hervor: „Wir werden an dieser verdammten Schnellstraße bald alle als Obdachlose enden.“

Als dieses Porträt aufgenommen wurde, kam sie gerade aus einer kurzfristig anberaumten Verhandlung mit Hafenunternehmern, deren Gegenstand die potentiell illegale Nebenbeschäftigung der Unterstützung australischer Hafenarbeiter war. Die Verhandlung war tückisch, weil der Verband der Schiffseigner an der Westküste bereits eine Klage gegen die ILWU laufen hatte: wegen des früheren illegalen Boykotts der *Neptune Jade* mit Fracht aus Liverpool.

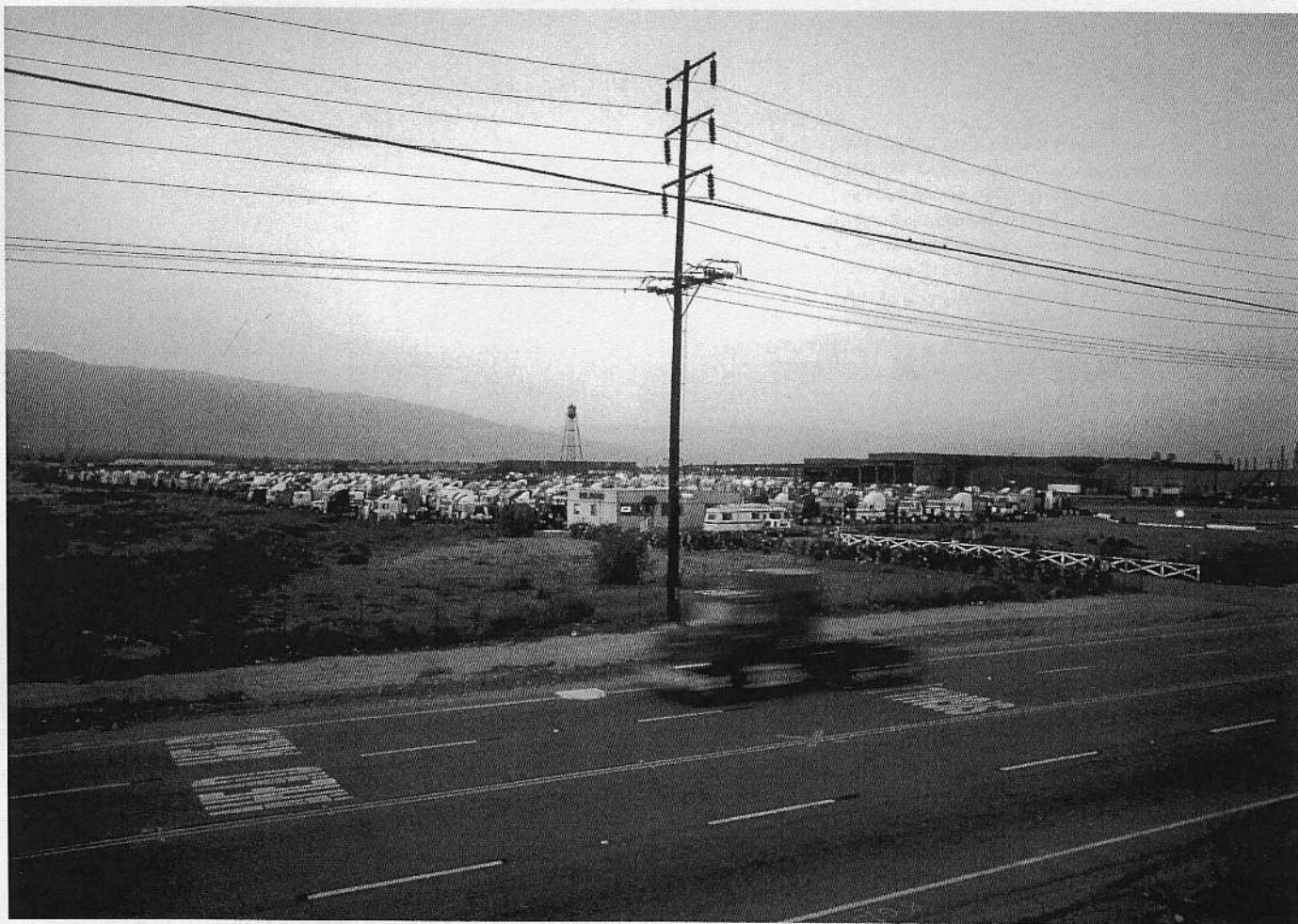
Matson Terminal, Terminal Island, Hafen von Los Angeles, Mai 1998

Portrait 2

Louisa Gratz, president of International Longshore and Warehouse Local 26. An outspoken advocate of dock workers' interests, she has opposed corporate attacks on ILWU membership over the past decade, including the devastating mass-firing of 350 workers at a Southern Pacific Railroad container-transfer facility in Los Angeles just before Christmas 1991. In a gloomy moment she fumed: "Pretty soon we're all going to end up on the damn freeway homeless."

When this portrait was made, she had just emerged from impromptu negotiations with shipping bosses over the potentially illegal secondary job-action supporting Australian dockers. It had been tricky going, because the West Coast shipowner's association was already suing the ILWU for its earlier boycott of the *Neptune Jade* with its cargo from Liverpool.

Matson Terminal, Terminal Island, Port of Los Angeles, May 1998



Tausend Lastwagen

Streik der Hafenfrächter. Seit den frühen neunziger Jahren haben die verarmten Hafenfrächter versucht, ihren weitgehend illusorischen Status als „unselbständige Unternehmer“ (independent owner-operators) abzuschütteln und als Lohnarbeiter anerkannt zu werden. In witziger Anspielung auf die Formblätter zur Deklaration der Einkommensteuer brachte ein älterer, auf Spanisch verfasster Slogan ihre Frustration als steuerzahlende Einwanderer auf den Punkt: „W-2, Si! 1099, No!“ Erst jüngst zogen die Fahrer, zumeist eben erst Eingewanderte aus Mexiko und Zentralamerika, ihre gesamte Fahrzeugflotte aus dem Hafengebiet ab. Mit diesem drastischen, wiewohl gescheiterten Mittel wollten sie die Fuhrunternehmen dazu bewegen, eine Fahrergewerkschaft anzuerkennen. Mehr als 112 Kilometer vom Hafen entfernt parkten sie ihre rund tausend Zugmaschinen auf einem leeren Gelände zwischen dem verlassenen Kaiser-Eisenwerk und dem neuen San Bernardino County-Gefängnis.

Die Fahrer sind auch zur Unterstützung der Hafenarbeiter auf die Straße gegangen, die in der Regel wesentlich mehr verdienen als sie selbst, und haben sich Latino-Schülern angeschlossen, als diese gegen die Anti-Einwanderergesetze demonstrierten.

Fontana, Kalifornien, Mai 1996

One Thousand Trucks

Harbor truckers' strike. Since the early nineties, impoverished waterfront truckers have tried to shed their largely illusory status as "independent owner-operators" and win recognition as wage workers. In a funny reference to income tax forms, one early slogan, in Spanish, summed up their frustration as immigrant taxpayers: "W-2, Si! 1099, No!" More recently, in a bold but unsuccessful effort to force cartage companies to recognize a truckers' union, the drivers, most of them recent immigrants from Mexico and Central America, removed their trucks from the waterfront. They parked a thousand tractors in a vacant lot between the derelict Kaiser steel mill and the new San Bernadino County Jail, more than seventy miles from the port.

The truck drivers have also demonstrated in support of dock workers, who typically make a lot more money than they do, and have joined Latino junior high school students in marching against anti-immigrant legislation.

Fontana, California, May 1996



Unsichtbarer Hafen (Diptychon)

Pier 400 Konstruktionsdock, Terminal Island. (links)

Koreanische *yangban* (feine Leute)-Ausschneidefiguren vor einem Restaurant, das mexikanische und zentralamerikanische Einwanderer bekocht. Ports o' Call Village, San Pedro. (rechts)

Das funktionale Profil des Hafens von Los Angeles hat gigantische Züge angenommen und dehnt sich immer weiter in den Pazifik aus. Die Renovierung stillgelegter Lagerdocks für touristische Zwecke hinkt der Entwicklung in Städten wie Liverpool hinterher, deren Umschlagkapazität geringer, deren leerstehende Lagerhausflächen aber umfangreicher sind.

In den frühen neunziger Jahren kam der Plan auf, im benachbarten Hafen von Long Beach einen riesigen „Port Disney“-Komplex zu bauen. Dieser Plan wurde von den Schiffseignern allerdings zunichte gemacht. Sie fürchteten, die Touristenströme könnten die Verkehrsadern verstopfen, die den Containerfluss ins Hinterland sicherstellen. Umgekehrt kann man sich schwer vorstellen, dass Touristen gern an Eisenbahnstrecken entlangflanierten, während kilometerlange, mit übereinandergeschichteten Containern beladene Züge landeinwärts rumpeln.

Von Kreuzfahrtschiffen einmal abgesehen, richtet sich die Freizeitökonomie des Hafens von Los Angeles an die allerbescheidensten Einkommen, wie etwa die von LKW-Frächtern, die Container transportieren. Die Angebote: Bier, Fisch vom Grill vor der Tür und herumziehende *marichis* mit ihren Gitarren und Trompeten. Das Kleinbürgertum dieser Arbeiterfreizeitökonomie setzt sich seinem Ursprung nach im Wesentlichen aus Einwanderern, vor allem aus Südkorea, zusammen und erprobt sich an der Hybridisierung von *kimchi* und *salsa*.

Aus diesen Gründen, das heißt, wegen der Hyperfunktionalisierung und der marginalen Freizeitökonomie, die sich unterhalb der Schwelle dessen abspielt, was die medienorientierte Mittelschicht für angesagt hält, bleibt der Hafen von Los Angeles unerkannt und „unsichtbar“, obwohl er im Hintergrund unzähliger Hollywoodfilme und Fernsehserien auftaucht.

Januar 1997



Invisible Port (Diptych)

Pier 400 construction dock, Terminal Island. (left)

Korean *yangban* (gentry) cut-outs outside restaurant catering to Mexican and Central American immigrants, Ports o' Call Village, San Pedro. (right)

The functional profile of the Port of Los Angeles has become truly gargantuan, expanding ever outward into the Pacific, but the touristic renovation of obsolete cargo docks lags in comparison to cities with less cargo movement and grander obsolete warehouses, like Liverpool.

A plan in the early nineties to build a huge "Port Disney" complex in the adjacent Port of Long Beach foundered on the objections of shipowners, who feared that tourist traffic would clog the arteries dedicated to container flow to the hinterland. For their part, tourists are unlikely to enjoy idling at railroad crossings while doublestack container trains over a mile long rumble slowly inland.

So, if we discount cruise ships, the waterfront leisure economy of Los Angeles appeals to the most modest incomes, like those of the very truck drivers who move containers. The offerings: beer, fish on the outdoor grill, and strolling *marichis* with their guitars and trumpets. The petty bourgeoisie for this working-class leisure economy is itself largely immigrant in origin, predominantly South Korean, exploring the hybridization of *kimchi* and *salsa*.

For these reasons: hyper-functionalization and a marginal leisure economy that exists below the threshold of middle class, media-driven fashionability, the port of Los Angeles remains unacknowledged and "invisible," even though it appears as the backdrop for countless Hollywood films and television dramas.

January 1997

Schnellstraße nach China (2. Fassung, für Liverpool)

Man würde es sich zu einfach machen, wollte man in leichter Abwandlung eines alten Gedankens von W.H. Auden über den Unterschied zwischen Europäern und Amerikanern sagen, dass der Hafen von Liverpool eine Vergangenheit ohne Zukunft besitzt, der Hafen von Los Angeles aber eine Gegenwart ohne Vergangenheit (Optimisten und offiziellen Reklameschiebern gilt das als „Zukunft“).

Los Angeles besitzt eine eigene Vergangenheit, die in den Schattenbereichen des offiziellen Gedächtnisses nistet: gewaltsam vertriebene Küstenfischer, die zu Missionssklaven gemacht und im spanischen und mexikanischen Fellhandel eingesetzt wurden; vermummte Klu-Klux-Klan-Anhänger, die 1923 vor der Wobbly Hall AnarchosyndikalistInnen attackierten; streikende Hafenarbeiter, auf welche die Polizei 1934 schoss, um sie dann ins Gefängnis zu werfen; japanische Einwanderer, die als Fischer arbeiteten, aber 1942 in die Wüste geschickt und dort interniert wurden, und von denen das Gros nie wieder Netze auswarf. Von dieser durch Habgier und Blut gezeichneten Vergangenheit besitzen wir einige Erinnerungsstücke, darunter eine riesige Werbetafel, die über Hollywood thront, mit einer Phalanx ebenso junger wie superschlanker Models, die „Dockers“-Hosen tragen. Diese Phalanx bildet das passende Gegenstück zu Ronald Reagans Erinnerung an einen vermeintlichen Geheimplan der Hafenarbeiter, der nicht weniger vorsah als die Unterwanderung der Hollywoodstudio-Gewerkschaften im Namen des internationalen Kommunismus.

Liverpool wiederum kennt seine eigene Version einer „unsichtbaren“ maritimen Zukunft à la Los Angeles: Die Verwaltungsgebäude der Mersey Docks and Harbour Company weichen hinter dem Triumphat der großen Bauten am Kopf des Pier zurück; ein modernes Unternehmen verdrückt sich feige in einen Glasbunker, der hinter den Toren von Seaforth liegt. Im Gebäudeinneren verfeinern die Verantwortlichen einen Diskurs à la Orwell, mit dem sie ihre eigene Verantwortung leugnen können: die Arbeiter „entlassen sich selbst“.

Ich gehe aber lieber davon aus, dass zwischen den Häfen von Los Angeles und Liverpool noch seltsamere und

Freeway to China (Version 2, for Liverpool)

It would be too easy to say, roughly borrowing an old idea from W.H. Auden about the differences between Europeans and Americans, that the port of Liverpool embodies a past without a present, while the port of Los Angeles embodies a present without a past (this being known to optimists and official boosters as the “future”).

Los Angeles holds its own pasts in the shadow-zones of official memory: evicted native coastal fishers converted into mission slaves for the Spanish and Mexican hide trade, hooded Klansmen attacking anarcho-syndicalists outside the Wobbly hall in 1923, striking longshoremen shot and herded into pens by the Los Angeles police in 1934, Japanese immigrant fishermen sent packing to desert internment camps in 1942, most of these last never to fish again. Of this avaricious and often bloody coastal past, we have some souvenirs, including a large billboard looming over Hollywood, a phalanx of slim young models wearing “Dockers” trousers, a fitting counterpoint to Ronald Reagan’s pseudo-memories of a secret longshoremen’s plot to take over the Hollywood studio unions in the name of international communism.

And Liverpool has its own version of a Los Angeles-style “invisible” maritime future: the headquarters of the Mersey Docks and Harbour Company retreats from the triumvirate of grand edifices at Pierhead, a modern corporation seeking coward’s shelter in a glass bunker shielded behind the Seaforth gates. Inside, the company’s officers refine an Orwellian discourse, erasing their own agency: workers “fire themselves.”

But I would like to think that there are odder and more idiosyncratic connections between the ports of Los Angeles and Liverpool, less obvious than the intimate trans-Atlantic links long established between Liverpool and New York.

Oceans apart, each port had its roster of remarkable working-class writers and intellectuals from the thirties and forties: the Slovenian immigrant Louis Adamic, source of inspiration for a new generation of radical

idiosynkratischere Verbindungen bestehen. Verbindungen, die weniger offensichtlich sind als die altvertrauten transatlantischen Bande zwischen Liverpool und New York.

Über die Ozeane hinweg verfügte in den Dreißigern und Vierzigern jeder Hafen über seine eigene Crew bemerkenswerter Arbeiterschriftsteller und Intellektueller – wie den slowenischen Einwanderer Louis Adamic, der eine neue Generation radikaler Schriftsteller in Los Angeles inspirierte. Er schrieb seine Sachen, als er auf der alten Lotsenstation am Ende des Hauptkanals von San Pedro seinen Dienst versah. Oder auch die Erzähler John Fante und Chester Himes. Sie alle drei Autoren voller Ironie und mit einem Sinn für das Absurde, der demjenigen eines James Henley, George Garrett oder Jim Phelan nicht nachstand, diesen großen expressionistischen Matrosenschriftstellern, die aus Liverpools Arbeiterklasse hervorgingen.

Und da ist noch eine weitere Verbindung: Auf halbem Weg in die Gegenwart kenne ich einen jungen Schüler, der vergeblich den Akzent von Ringo Starr nachzuahmen versucht, der später unbeholfen mit der Music Machine Straßen-Football spielte, jener Band, die in einer stuckverzierten Garage weiter unten in der Straße lautstark übte, ohne dass damals jemand wissen konnte, dass sie das fehlende Verbindungsglied zwischen dem British Sound und dem künftigen LA-Underground-Rock der siebziger Jahre waren. Sean Boniwell, der sich als Quarterback zurückfallen ließ, mit einem Glimmstengel im Mund, hielt uns dazu an, die Radiostationen anzurufen und den Song „Talk Talk“ zu verlangen.

Doch trotz der musikalisch hipperen Nachbarn hegte ich eine heimliche Zuneigung zu Gerry and the Pacemakers, denn schließlich sollte die San Pedro-Fähre durch eine Hängebrücke ersetzt werden, die mir nicht gefiel und vor der ich mich fürchtete, vor allem, nachdem ich in der Schule erfahren musste, dass der Vater einer Freundin bei Arbeiten an den großen grünen Brückenträgern einen tödlichen Schlag erlitten hatte – an den großen grünen Brückenträgern, die so sehr an die Golden Gate erinnerten, doch statt der Farbe von Orangen nur die von Seekrankheit und Geld hatten. Ellen Rodríguez saß einfach nur da an ihrem kleinen Tisch, im Profil, in stoischer Gefasstheit, als wäre sie eine

writers on Los Angeles, who wrote while clerking at the old pilot station at the mouth of the main channel in San Pedro, or the novelists John Fante and Chester Himes, all three ironists with senses of the absurd to match those refined by Liverpool's great working-class expressionist seafarer writers; James Hanley, George Garrett, and Jim Phelan.

And yet another link: halfway to the present, a junior high school student struggling in vain to imitate the accent of Ringo Starr, and later playing clumsy street football with the Music Machine, who practiced loudly down the street in a one-car stucco garage, unknown then to be the missing link between the British Sound and the future LA underground rock of the seventies. Sean Boniwell fading back as quarterback, lit cigarette dangling from his mouth, and telling us all to call radio stations and request "Talk Talk."

And despite the musically hipper neighbors, I harbored a secret fondness for Gerry and the Pacemakers, because, after all, the San Pedro ferry was about to be replaced by a suspension bridge I disliked and feared, especially after coming to school to learn that a friend's father had been electrocuted while working on its looming green towers, so like the Golden Gate, but the color of seasickness and money rather than oranges. Ellen Rodríguez sitting there, stoically, in profile at her school desk, remembered all too vaguely as if she were an either studious or grieving figure in a Rivera mural, and my not knowing then and still not knowing what to say.

So here's the idea this time, no compensation for still not knowing. Trace a line of dockers' solidarity across the Pacific, from Freemantle and Sydney to Los Angeles. Set that line against the heavier line of transnational corporate intrigue, the line that seeks to strangle and divide and endlessly cheapen the cost of labor, the line that respects only the degradation of the "bottom line." Reverse the direction of the poet Charles Olson's reading of Melville's modernism: Melville's line tracing the American frontier's outward extension across the Pacific; his foreknowledge, in 1850, of the "Pacific as sweatshop." Trace the thin line of resistance further in reverse,

beflissene oder traurig versunkene Figur auf einem Wandbild von Rivera. Daran erinnere ich mich noch ungefähr, doch auch daran, dass ich damals so wenig wie heute irgendein Wort zu sagen wusste.

So, hier kommt nun endlich die Idee, die aber kein Ersatz ist für mein fortdauerndes Nichtwissen über das, was ich sagen soll. Zieh eine Linie des solidarischen Engagements über den Pazifik, die von Freemantle und Sydney nach Los Angeles reicht. Setze diese Linie jener anderen Linie entgegen, jener so viel gewichtigeren Linie transnationaler unternehmerischer Machenschaften, jener Linie, deren Ziel es ist, zu strangulieren, abzuteilen und die Arbeitskosten unendlich zu drücken, jener Linie, die nichts respektiert als die Absenkung des „untersten Niveaus“. Kehre die Richtung um, welche die Interpretation der Melville'schen Moderne durch den Dichter Charles Olson einschlägt: Melvilles Linie folgt der amerikanischen Grenze, die sich über den Pazifik hinausschiebt; seine Vorahnung, schon 1850, vom „Pazifik als Sweatshop“. Verfolge die schmale Linie des Widerstands in die andere Richtung weiter, durch Amerika hindurch, dann über den Atlantik nach Liverpool, der berühmten Stadt, in der sich die Arbeiterklasse plagte und vergnügte, in der sie sich verweigerte und die sie verließ.

In Liverpool bestehen die Docker und ihre Frauen und Familien darauf, dass ihr Kampf „ein ziemlich moderner“ war. Die blasierte neoliberale Einschätzung der Dockarbeit als atavistischen Rückfall in ein früheres Zeitalter des Handels lehnen sie ab. Jene Postmodernisten, die sich eine Welt vorstellen, die rein auf elektronischen und unmittelbar verfügbaren Kontakten besteht, und die blind sind für die langsamen Bewegungen schwerer und lebensnotwendiger Güter, mögen dieses Insistieren auf bloße Modernität drollig finden. (Wie aber *kamen* Deine Tennisschuhe aus Indonesien tatsächlich hierher, Herr und Frau Jogger?) Gegen die bössartig-idealistische Abstraktion namens „Globalisierung“ setzen die Docker auf internationale Solidarität, die sich aus den engen körperlichen, intellektuellen, vor allem aber *sozialen* Beziehungen speist, die der Fluss materieller Güter entstehen lässt. Die Kontaktlinie der Docker erstreckt sich von den Dingen, die unmittelbar zur Hand sind, die gehoben oder verstaut werden, über den Horizont hinaus. Sie erstreckt sich in andere Räume, in denen eine ähnliche

crossing America and the Atlantic to Liverpool, great city of working-class toil, departure, refusal, and enjoyment.

The Liverpool dockers and their wives and families insist that theirs has been a “very modern” struggle, refuting the smug neoliberal dismissal of dock labor as an atavistic throwback to an earlier mercantile age. Postmodernists, who fantasize a world of purely electronic and instantaneous contacts, blind to the slow movement of heavy and necessary things, may indeed find this insistence on mere modernity quaint. (How *did* your tennis shoes get here from Indonesia, Mr. and Ms. Jogger?) But against the pernicious idealist abstraction termed “globalism,” dockers enact an international solidarity based on intricate physical, intellectual, and above all *social* relationships to the flow of material goods. The dockers’ line of contact extends outward from what is immediately at hand, to be lifted or stowed, and crosses the horizon, to another space with similar immediacies. To sustain this solidarity, based on work, when work has been cravenly stolen away, is all the more admirable, sustaining hope for a future distinct from that fantasized by the engineers of a new world of wealth without workers. The dockers recognize this fantasy, and knowing full well that there can be no fully automated future, fathom its ugly secret motto: Everyone a Scab.

And ask Dave Sinclair to show his pictures, because he’s been here in Liverpool all along the way, and has been thinking with the camera about the importance of the fence, and of grief.

Unmittelbarkeit herrscht. Diese Solidarität, die sich auf Arbeit gründet, unter Bedingungen des Verlusts von Arbeitsplätzen aufrechtzuerhalten, verdient Bewunderung. Sie nährt die Hoffnung auf eine andere Zukunft als diejenige, die sich die Designer einer neuen Welt des Reichtums ohne Arbeiter entwerfen. Die Docker durchschauen diese Phantasie. Sie wissen ganz genau, dass es keine vollautomatisierte Zukunft geben kann, deren zugleich heimliches wie widerliches Motto „Jedermann ein Streikbrecher“ lauten müsste.

Und bitte Dave Sinclar, dass er seine Bilder zeigt. Er war die ganze Zeit hier in Liverpool und hat mit seiner Kamera nachgedacht: über die Wichtigkeit des Zaunes – und über den Kummer.

Die Manager erklärten uns, die Verschiffung von Containern sei die neue Revolution und wir hätten bald alle nur noch Kontrollaufgaben. Halb haben wir ihnen geglaubt, aber das war Blödsinn.

John Stanson, Aufseher in der Tate Gallery und ehemaliger Dockarbeiter, 1999

Man nennt sie nicht mehr Dockarbeiter (dockers), sondern Hafenoperateure (Port Operating Workers) P.O.W.: prisoners of war (Kriegsgefangene).

Collette Melia, Liverpool Women of the Waterfront, bei einer Rede in der Versammlungshalle der Hafenarbeitergewerkschaft in Oakland, Kalifornien, 1997

Für Regierungen haben wir nichts als Verachtung übrig ...

Jimmy Nolan, Anführer der Liverpools Dockarbeiter, 1999

Der einzige Punkt, der mir unklar war ... war, wie Hafenarbeiter Filme machen sollten.

Ronald Reagan, *Where's the Rest of Me. The Ronald Reagan Story*, 1965

The managers told us containerization was the new revolution, that we would all be supervisors. We half believed it. But it was all bullshit.

John Stanson, guard at the Tate Gallery and former dock worker, 1999

They're not called dockers anymore, but Port Operating Workers, P.O.W.: prisoners of war.

Collette Melia, Liverpool Women of the Waterfront, speaking at an Oakland, California longshore union hall, 1997

We have nothing but contempt for governments....

Jimmy Nolan, leader of the Liverpool dockers, 1999

The only item which was unclear to me... was how longshoremen could make movies.

Ronald Reagan, *Where's the Rest of Me. The Ronald Reagan Story*, 1965



Docker schauen (Dptychon)

Mickey Tighe (vorn) und Marty Size (hinten) vor dem Seaforth-Container-terminal. Mir ist unangenehm bewusst, wie deprimierend dieser Besuch für die beiden sein muss, hier an dem Ort, wo sie so viele Jahre verbracht haben und der ihnen jetzt versperrt ist. In der Ferne erblickt Mickey einen Gabelstapler, der von einem Streikbrecher gesteuert, zwischen den Containerstapeln durchfährt: „Marty, ist das nicht dein Gerät?“

Liverpool, Juli 1999



Dockers Looking (Dptych)

Mickey Tighe (front) and Marty Size (rear) outside the Seaforth container terminal. I'm awkwardly aware that this has become a depressing visit for both of them, the site of so many years of their experience now forbidden and off limits. In the distance, Mickey spies a front-loader careening through the container stacks, driven by a scab: "Marty, isn't that your machine?"

Liverpool, July 1999



Schiffsbeobachter

Das kanadische Containerschiff *Cast Performance*, aus Montreal kommend, läuft in die Mersey ein.

Spät in der darauf folgenden Nacht besuche ich eine Schleppercrew, die das gleiche Schiff vorsichtig durch die enge Seaforth-Schleuse und hinaus in die Mersey zieht, damit es seine Reise fortsetzen kann. Diese Arbeit ist nicht weniger heikel als es die Gezeiten der Mersey sind. Hätten sich die Schleppercrews mächtig genug gefühlt, aus Solidarität mit den Dockern zu streiken, dann hätten sie – trotz einschlägiger Androhungen, Ersatzschlepper aus Hamburg herbeizuholen – den Liverpools Hafen ganz offensichtlich lahmlegen können.

New Brighton, Juli 1999

Shipspotter

The Canadian container ship *Cast Performance* enters the Mersey inbound from Montreal.

Late the next night I join a tug crew as they delicately pull the same ship through the narrow Seaforth locks and back out into the Mersey on its continuing voyage. The work is difficult and as idiosyncratic as the Mersey tides. Had the tug crews felt empowered to stop work in support of the dockers, it seems evident that—despite company threats to bring in replacement tugs from Hamburg—the port of Liverpool would have come to a standstill.

New Brighton, July 1999



Docker lauschen

Liverpooler Docker hören eine Radiosendung, bei der die Zuhörer anrufen, um den auf Channel 4 ausgestrahlten Film *Dockers* zu kommentieren, der von Dockern mitproduziert wurde.

Anrufer 1: „Kennen die Docker noch ein anderes Wort außer Sch...?“

Anrufer 2: „Wir werden zu einem Dritte-Welt-Land.“

Anrufer 3: „Viele Fabriken in Liverpool sind vor die Hunde gegangen, weil wir nicht so militant waren.“

In der gleichen Woche höre ich zufällig mit, wie sich zwei junge Männer verstoßen und peinlich berührt über den Film unterhalten. Sie stehen gerade bei McDonald's in der Schlange, um sich noch schnell etwas reinzuschieben, bevor sie zur Arbeit in die Docks gehen.

Liverpool, Juli 1999

Dockers Listening

Liverpool dockers listen to a radio call-in show responding to the Channel 4 broadcast of *Dockers*, the film they co-wrote.

Caller 1: "Don't dockers know any other word but the F-word?"

Caller 2: "We're becoming a third world country."

Caller 3: "A lot of factories have gone down in Liverpool because we weren't so militant."

Later that week I overhear two young men discussing the film in furtive and embarrassed tones while they stand in line at McDonald's, grabbing a fast bite before they head off to work on the docks.

Liverpool, July 1999



Sprechen Sie hier

Hätte die Gewerkschaft der Transportarbeiter (Transport and General Workers Union) den Protest der Docker mit aller Kraft unterstützt, dann hätte ihr langer Kampf vielleicht ein anderes Ende genommen. Doch so wie die Dinge jetzt stehen, das heißt, nachdem sie sich nicht so verhalten, wie sich entlassene Arbeiter verhalten sollen, nachdem sie den Mund nicht halten und sich auch nicht wie die kleinen piktografischen Figürchen auf den Liverpooler Hinweisschildern zerstreuen, lehnen die Docker und ihre Familien, selbst in der Niederlage, die Vertreter von New Labour ab.

Transport House, Liverpool, Juli 1999

Speak Here

Had the Transport and General Workers Union fully supported the struggle of the Liverpool dockers, the outcome of their long fight might have been different. As it is, by refusing to act like sacked workers are supposed to act, that is, by refusing to shut up and disperse like the tiny pictographic figures on Liverpool directional signposts, the dockers and their families continue to reproach the proponents of New Labour, even in defeat.

Transport House, Liverpool, July 1999



Joan, Val und Anne, drei Dockerfrauen im Pub am Abend, an dem die Dockauseinandersetzungen endeten.

Januar 1998. Foto von Dave Sinclair

Joan, Val, and Anne, three dockers' wives in the pub the afternoon the docks dispute ended.

January 1998. Photograph by Dave Sinclair



Portrait 3

John Stanson, ehemals Matrose bei der Handelsmarine und Büroschreiber in den Docks, arbeitet in der Tate Gallery Liverpool seit deren Eröffnung 1988 als Aufseher. Nachdem er die Aufhebung des National Dock Scheme 1989 durch die Tories vorausgesehen hatte, verließ er die Docks für einen schlechter bezahlten Job, der im Rahmen der kulturellen Instandsetzung des heruntergekommenen Liverpools Hafengeländes abfiel: „Den Yuppies sei Dank, denn sie sind der einzige Grund, dass hier überhaupt jemand einen Job hat.“ Stanson ist ein ebenso versierter wie artikulierter Historiker des Albert Dock, das er als das damalige „Kap Kanaveral“ bezeichnet. Er verzieht sein Gesicht und antwortet mit einer Gegenfrage, als ich mich erkundigte, warum die besondere Geschichte des Docks mit seinen innovativen hydraulischen Kränen und Zollspeichern im Merseyside Maritime Museum, gleich neben der Tate, nicht dargestellt wird: „Haben Sie noch nie etwas von Gramscis Konzept kultureller Hegemonie gehört?“

Albert Dock, Liverpool, Juli 1999

Portrait 3

John Stanson, former merchant seafarer and dock clerk, has worked as a guard at the Tate Gallery Liverpool since its opening in 1988. Anticipating the dismantling of the National Dock Scheme by the Tories in 1989, he left the working docks for a more poorly paid job attending to the cultural renovation of the derelict Liverpool waterfront: "Thank God for the yuppies, they're the only reason any of us have jobs." An articulate and knowledgeable historian of the Albert Dock, which he describes as the "Cape Canaveral of its day," he gives me a wry look and responds with a question when I ask why the specific history of the dock, with its innovative hydraulic cranes and bonded warehouses, is unrepresented at the Merseyside Maritime Museum, next door to the Tate: "Are you familiar with Gramsci's idea of cultural hegemony?"

Albert Dock, Liverpool, July 1999



Königin der Piraten

Albert Dock, Juli 1999

Queen of the Pirates

Albert Dock, July 1999